

国際宅配便の動向と課題

市 來 清 也

1. はじめに

わが国経済の国際化の進展，企業の海外活動の増大，産業構造の変革による製品の軽薄短小化，及び消費需要の多様化・高度化・細分化の傾向などを反映して，最近，企業や個人における国際間にわたる小量物品の輸送需要が増加してきている。そこでは，ドア・ツー・ドアの国際物流サービスの重要性が特に高まっており，国際宅配便などの急速な発展を招来している。

本稿においては，このような諸事情に関連して，国際宅配便の現状や動向などを調査し，今後の展望や課題について考察することとする。

2. 国際宅配便の概要

国際宅配便は，国際間にわたる比較的少量の貨物や書類などの小口貨物を対象として，航空機を利用して行うドア・ツー・ドアの輸送で，大別してクーリエ (courier)・サービスとスモール・パッケージ (small package: SP)・サービスからなっている。クーリエ・サービスは契約書，船積書類，業務用資料，カタログ，設計図などの書類を取扱いの対象としており，SP サービスは商品サンプル，ギフト商品，各種機械部品などの小型・軽量の物品を取扱いの対象としている。

この国際宅配便は，当初，米国において開発され発達したもので，わが国に導入され本格化したのは，昭和54年の DHL ジャパン (株) 設立を契機としている。その後，輸送需要の増大と共に参入業者が相次ぎ，急速に発展し，現在の盛況をみせている。

国際宅配便のサービスは，①取扱い貨物が 30kg 程度以下の比較的少量の小口貨物で，サンプルやギフト商品など無償のことが多い，②輸送速度が他の輸送サービスより優っており，輸送貨物の引渡期日について信頼度が高い，③ドア・ツー・ドアの一貫責任および

一貫運賃の輸送となっている，ことなどが一般的な特色となっている。

3. 国際宅配便の発展の経緯

(1) 国際宅配便をめぐる環境

わが国の産業構造の変革にともない，流通商品は一般に軽薄短小型の傾向を強めてきており，高付加価値化してきている。また，消費の面では，生活における豊さを求めて，利便性，快適性，個性化などや情緒的・知的満足などが重要性を増してきており，商品への消費者の需要も高度化，多様化，細分化してきている。

さらに，わが国の国際貿易においては，最近，輸出の低調，輸入の増加，内需の拡大，海外直接投資による現地生産増，国内市場で価格競争力を失った産業の国際分業化の進展，及びアジア NIES などにおける経済発展などにともない，従来の加工貿易型のものから製品輸入型のものへと貿易形態が変革してきている。そして，輸出商品は多品種化，小量化，高付加価値化の傾向が強まっており，ライフサイクルも加速度的に短かくなってきている。また，輸入商品は，高価品や製品類及び食料品などが増加の傾向を辿っている。

このような動向において，荷主企業における国際物流の管理は，従来の単なるコスト管理的なものから，収益増大のための経営戦略としてのものへ変革しつつあり，ジャスト・イン・タイム（JIT）の生産・販売体制に対応した国際物流システムの構築などが進展しつつある。これは国際貿易における商品の短サイクル化，在庫の縮減，顧客サービスの維持などに対処するために，商品の陳腐化の速度をカバーする速度の国際物流システムとして展開されている。

このような国際物流における高付加価値商品や消費者需要を対象とする商品，緊急用品，及び企業の海外活動にともなう書類などの増加傾向，並びに荷主企業の物流管理の動向などからして，物流形態は輸送コストのみならず，それ以上に迅速性，確実性，その他サービス面の対応をはかるものであることが重要となってきた。以上のような諸環境のもとで，国際宅配便は，①貿易商品の高付加価値・小量化傾向，②JITの物流管理の動向，③企業活動における国際化の進展，などに対応したドア・ツー・ドアの輸送サービスとして，最近，急速な発展をとげてきている。

(2) 米国における国際宅配便

米国の国際宅配便は，昭和44年（1969年）に DHL がサンフランシスコでクーリエ・サービスを開始したのが最初である。その後，クーリエ，SP 専業者としてフェデラル・エクスプレス（Federal Express），ユナイテッド・パーセル・サービス（United Parcel

Service: UPS), ピューロレーター・クーリエ (Purolator Courier), ワールド・クーリエ (World Courier) の各社が出現しており, また, 在来の航空貨物フォワーダーのエメリー・ワールドワイド (Emery Worldwide), エアボーン・フレイト (Airborne Freight Corporation), バーリントン・ノーザン・エアフレイト (Burlington Northern Air Freight Inc.), エア・エクスプレス・インターナショナル (Air Express International) の各社も国際宅配便に進出してきている。このように米国の国際宅配便は, クーリエ・サービスに始まり, その後 SP サービスも包含したものへと発展してきており, さらに, 昭和52年 (1977年) 11月の Air Cargo Deregulation Act の成立による国内航空輸送事業への参入自由化にともない, 航空機を保有運航するなどして本格的な発展をとげてきている。

米国における国際宅配便の特色は, 事業者が自社機を所有し, フライトプランを作成して運航しており, 世界各地に独自の集配ネットワークを所持して, ドア・ツー・ドア・サービスを行っていることである。また, 通常, 輸送基地としてハブ・センター (Hub Center) を整備しており, 昼間集貨した貨物を航空機でハブ・センターに運び, 深夜に行先別に仕分けを行い, 未明に再び航空機で各地へ運び, 翌朝午前中配達を完了するというようなハブ・アンド・スポーク・システム (Hub & Spoke System) を採用している。さらに貨物のトレースや顧客への情報提供などサービスのための情報システムの整備も進んでいる。なお, 現在, 事業への参入は規制が特にないので, 競争が激化している動向にある。主な業者の活動状況などについてみると, 次のような状況である。

DHL Corporation は, Dalsey, Hillbrom, Lynd の3人の弁護士により, 昭和44年 (1969年) にサンフランシスコに設立され, 米本土〜ハワイ間の船積書類などのクーリエ・サービスを開始している。これが米国におけるクーリエ・サービスの最初とされている。同社は昭和47年 (1972年) に DHL International Ltd. を香港に設立し, その日本支社を東京に置いており, さらに, 昭和54年 (1979年) に日本支社を發展させて, DHL ジャパン (株) を日本に設立している。米国内では, ソルトレイクシティ及びシンシナティにハブ・センターを設置し, 自社機で輸送を行っている。さらに昭和60年 (1985年) にはブラッセルにハブ・センターを整備してヨーロッパの拠点とするなど, 世界的ネットワークの構築を進めており, 現在, 182ヶ国 (30ヶ国は DHL 専属エージェントによる) にわたるネットワークを形成している。国際市場でのシェアは約65%に達するものといわれている。

フェデラル・エクスプレスは, 昭和48年 (1973年) 創業で, 本拠地をテネシー州メンフィスにおいており, 当初より小型機による米国内クーリエ, SP サービスを行っていたが, 昭和52年 (1977年) の規制緩和後は大型機を導入して本格化している。昭和53年 (1978年) にはメンフィスにスーパー・ハブを設立し, 国内翌日配送サービスの「ハブ・アン

流通問題研究

ド・スポーク方式」のパイオニアとして、その地位を確立している。昭和59年（1984年）にフェデラル・エクスプレス・ジャパンを設立し、佐川急便グループと提携して運営を開始している（その後、佐川急便との提携は1988年に解消している）。昭和60年（1985年）には、米国（メンフィス）～英国（ロンドン）～ベルギー（ブラッセル）に専用機による輸送を開始しており、またヨーロッパの拠点として、ブラッセルにハブ・センターを設置して、欧州への翌々日配送サービスを行っている。そのネットワークは世界全域に及んでいる。なお、昭和63年（1988年）6月に日本に乗り入れを実現し、輸送を開始している。さらに同社は昭和63年（1988年）12月、フライング・タイガー社の買収につき合意を得、平成元年（1989年）4月に米国 DOT の許可を得て、日本には平成元年8月からニュー・フェデラルとして乗り入れ営業を展開している。

ユナイテッド・パーセル・サービスは明治40年（1907年）の創立で、本社をコネチカット州グリニッジに置き、昭和57年（1982年）に米国内 SP サービスに参入している。ケンタッキー州ルイビルにハブセンターを設置し、自社機で輸送している。1985年に欧州向 SP サービスを開始し、特に西独へ力を注入している。なお、昭和61年（1986年）にヤマト運輸と提携し、日本関係の業務を運営している。

エメリー・ワールドワイドは、昭和21年（1946年）創立、本社をコネチカット州ウィルトンに置くエアフレイト・フォワーザー（航空混載業者）である。昭和47年（1972年）に日本法人日本エメリー航空輸送（株）を設立している。昭和53年（1978年）よりクーリエ・SP サービスに本格参入しており、昭和56年（1981年）にオハイオ州デイトンにハブ・センターを設置し、自社機による輸送を行っている。

エアボーン・フレイトは、昭和22年（1947年）の創立で、本社をワシントン州に置いている。昭和55年（1980年）にクーリエ・SP サービスに参入しており、オハイオ州ウィルミントンにハブ・センターを設立し、自社機やチャーター機あわせて約100機の航空機を運航して輸送を行っている。そのネットワークは世界の主要都市を結んでいる。

(3) 日本における国際宅配便の発展

日本における国際宅配便が本格化したのは、昭和54年の DHL ジャパン社の設立を契機としている。それまでは、書類や小口急送品の国際輸送は通常、航空定期便のダイレクト扱または混載扱によっていたが、これを機に米国と同様なドア・ツー・ドア・システムが整備されていった。昭和55年代にはいって、わが国の産業・貿易・消費動向などの影響で国際宅配便へのニーズが高まり、これが市場の著しい拡大をもたらしており、さらに昭和63年6月にフェデラル・エクスプレス社が日本に乗り入れを実現してからは、業界の急速な発展を遂げている。

すなわち、当初、DHL ジャパン社がリードする形で、少数の外資系企業中心で市場が

発展したが、その後、日本の利用航空運送事業者も自らの参入や、その子会社の設立による集荷活動（いわゆる「利用の利用」形態による営業）などにより、営業を拡大してきている。また、外資系フォワーダーによるクーリエ・SP サービスの開始や外国企業の新規進出も相次いでおり、各社間の競争も厳しくなっている。業界の団体として、昭和61年8月に日本国際宅配便協会（International Air Express Association of Japan: IAA）が組織されている⁽¹⁾。

注(1) 物流2法施行にともなう航空貨物業の新時代への対応をはかるため、これまでの航空3団体、すなわち、日本国際航空貨物輸送事業者協会（The International Airfreight Forwarders Association of Japan: IAFA）、日本国際宅配便協会（IAA）、および日本国内利用航空運送事業者協会（利航協）が合併し、航空貨物に関わる新団体として航空貨物運送協会（JAFA）を設立し、平成3年4月より新発足する予定である。

4. 国際宅配便の現状と動向

(1) 国際宅配便事業者の概況

国際宅配便サービスを自社ブランドで提供している事業者は平成2年1月末現在で29社となっている。このうち邦人系が19社、外資系が10社となっている。事業形態別には、利用航空運送事業として、すなわち混載業者として国際宅配便を行っている事業者は9社で、うち邦人系が6社、外資系が3社となっており、それ以外の事業者は「利用の利用」などの形態で固有の宅配便事業者としてサービスを行っている。なお、取扱業種別には、クーリエを行っている事業者は29社中21社で、SP サービスは全事業者が行っており、SPのみを取扱っている事業者は8社となっている（表1参照）。

事業者のサービス開始参入時期について、国際宅配便が本格化した昭和54年以降の推移をみると、表2に示すとおりである。初期の56年までは、主に外資系企業によりサービスが展開されている。昭和57年から58年にかけて邦人系も含め11社という多くの企業が参入しており、この時期に利用航空事業者の参入も集中している。さらに59年以降、新規に13社がサービス開始に参入したりして、業界が急速に拡大してきている。現在、サービスを行っている主な事業者の概要は次のとおりである。

① 海外新聞普及（株）（OCS）

国内日刊新聞社の共同出資により昭和32年9月設立され、当初、海外の新聞購読者への新聞の販売送付を行っている。その後、雑誌、定期刊行物、印刷物などの輸送を行い、現在、クーリエ、SP サービスを行っている。米国、メキシコ、西独、香港、バーレーンに現地法人を置き、海外拠点は約120に達している。クーリエをはじめ、昭和62年より開始

表 1. 国際宅配便事業者の概要

	事業者名	国際宅配サービスの 実施	サービスの 開始時期	サービスの 種類		免許・資格	
				クーリエ	S P	利用航空 運送事業	I A T A 代理店
1	海外新聞普及(株)	○	60年9月	○	○	—	—
2	川崎航空サービス(株)	○	61年12月	—	○	○	○
3	(株)近鉄エクスプレス	○	61年11月	—	○	○	○
4	ケイヒン(株)	○	63年3月	○	○	○	○
5	佐川航空(株)	○	61年5月	○	○	—	—
6	(株)ジャパńクーリエサービス	○	58年2月	○	○	—	—
7	西濃運輸(株)	○	58年12月	—	○	—	—
8	西日本鉄道(株)	○	62年11月	○	○	○	○
9	日新エアカーゴ(株)	○	59年4月	○	○	—	—
10	(株)日中技貿センター	○	60年12月	—	○	—	—
11	日本クーリエサービス(株)	○	57年12月	○	○	—	—
12	日本通運(株)	○	58年8月	○	○	○	○
13	(株)阪急交通社	○	58年12月	○	○	—	○
14	パンサー・エクスプレス・インターナショナル(株)	○	60年7月	○	○	—	—
15	福山通運(株)	○	61年4月	○	○	—	—
16	(株)マイパック	○	57年12月	—	○	—	—
17	ヤマトエクスプレスサービス(株)	○	62年2月	○	○	—	—
18	郵船航空サービス(株)	○	60年10月	○	○	○	○
19	鈴与航空貨物(株)	○	63年10月	—	○	—	○
	邦人系小計	19		13	19	6	8
20	エアボーン・フレイト・コーポレーション	○	55年8月	○	○	○	○
21	ティー・エス・ティー・スカイパックジャパン	○	60年1月	○	○	—	—
22	D・H・Lジャパン(株)	○	54年8月	○	○	—	○
23	日本エメリー航空輸送(株)	○	59年10月	○	○	○	○
24	フェデラル・エクスプレス・ジャパン(株)	○	59年8月	○	○	—	—
25	パーリントン・エアー・エクスプレス・ジャパン(株)	○	63年8月	○	○	—	—
26	(株)プロコ・エアサービス	○	58年5月	○	○	—	—
27	(株)ペガサスパーセルサービス	○	59年3月	—	○	—	—
28	丸全エア・エクスプレス・インターナショナル(株)	○	57年1月	—	○	○	○
29	(株)ワールド・クウリアー	○	55年11月	○	○	—	—
	外資系小計	10		8	10	3	4
	合計	29		21	29	9	12

の「ニュー OCS パック」も好調な成績を収めている。

② (株) ジャパン・クーリエ・サービス

東京エアカーゴ・コンソリデーターズ社 (TAC) の子会社である 東京航空貨物通関社 (TACC) の全額出資で昭和58年2月設立され、TAC のネットワークで共産圏以外の地

表 2. 国際宅配便の参入時期

() 内は累計

年 度	54	55	56	57	58	59	60	61	62
邦人系	1 (1)	0 (1)	0 (1)	4 (5)	4 (9)	0 (9)	4(13)	5(18)	1(19)
外資系	2 (2)	1 (3)	1 (4)	0 (4)	3 (7)	2 (7)	0 (9)	1(10)	0(10)
合 計	3 (3)	1 (4)	1 (5)	4 (9)	7(16)	2(18)	4(22)	6(28)	1(29)

域とのクーリエ・SP サービスを行っている。

③ 日本クーリエ・サービス (株) (NCS)

海外新聞普及, 日通, JFC, 日新, 西鉄, 阪神, ABC 航空手荷物サービスの合併会社として, 昭和57年4月に設立され, 世界の主要地点をカバーする「BIZIPAC」の商品名のクーリエ・サービスを行っている。

④ 日本通運 (株)

利用航空運送事業者として, 昭和58年8月に「ペリカンジェットパック」の商品名で SP サービスを開始している。現在, 国際宅配便「海外ペリカン便 (ジェットパック, シーパック, クーリエサービス)」を世界の140ヶ所余に拠点を置いて行っている。

⑤ パンサー・エクスプレス・インターナショナル (株)

三井物産とトナミ運輸の合併により昭和60年6月に設立され, 米国の Purolator 社と提携して, 米欧, 東南アジア, 中近東へのクーリエ・SP サービスを行っている。

⑥ (株) マイパック

三井航空サービスと国際空輸の合併により昭和57年12月に設立され, クーリエ・SP サービスを行っている。昭和58年に名港海運, 三井倉庫, 宇徳運輸, 清和海運が新出資者に加わっている。米, 欧, 豪, 東南アジアの主要都市をカバーするサービスを提供している。

⑦ ヤマト・エクスプレス・サービス (株)

ヤマト運輸の子会社で, 昭和62年2月より営業を開始している。米国の UPS 社と提携して「UPS 宅急便」の商品名で, 世界75ヶ国にわたるクーリエ・SP サービスを行っている。

⑧ 郵船航空サービス (株)

利用航空運送事業者として, 昭和60年10月に「ウイングパック」の名称でクーリエ・SP サービスを開始している。米国のユナイテッド・パーセル社と提携して, 米国, 香港, シンガポールなどを結ぶサービスを行っている。

⑨ エアボーン・フレイト・コーポレーション

米国大手フォワーダー「エアボーン・フレイト・コーポレーション」の日本支社として, 昭和35年に設立され, 共産圏を除くほぼ全世界にネットワークを有し, クーリエ・SP サービスを行っている。

流通問題研究

⑩ TNT スカイパック・ジャパン（株）

豪州の Thomas Nationwide Transport (TNT) 社の全額出資日本法人として、昭和60年設立され、近鉄航空貨物社と提携して、クーリエ・SP サービスを行っている。

⑪ DHL ジャパン（株）

米国の DHL Corporation の日本現地法人として、昭和54年8月に設立され、DHL Corp. のネットワークでクーリエ・SP サービスを行っている。特にクーリエ部門で圧倒的な強さを発揮している。

⑫ 日本エメリー航空輸送（株）

米国の Emery Worldwide の日本法人として昭和46年に設立される。昭和58年9月より「エメリー・ドア・ツー・ドア・サービス」としてクーリエ・SP サービスを開始し、現在、北米、アジア、オセアニア、欧州、アフリカを結ぶサービスを行っている。

(2) 取扱数量の推移と利用状況

国際宅配便の取扱数量の推移は表3に示すとおりで、近年急速な伸びを続けており、市場規模の確実な拡大を示している。平成元年度の取扱数量についてみると、8,627千件、13,881トンとなっており、件数で対前年度比23.4%、重量で同30.9%の著増となっている。これを、クーリエ、SP 別にみると、クーリエが件数で約83%、重量で約46%を占めており、件数においてはクーリエの占める比重が大きいが、最近の伸びは SP の方が著しいものとなっている。そのようなことから、総体的にみて、件数の伸びに対して重量の伸び

表 3. 国際宅配便取扱実績

年 度	件 数(千件)	対 前 年 伸び率(%)	重 量(トン)	対 前 年 伸び率(%)	売 上 高 (億円)	対 前 年 伸び率(%)
昭和59	3,566	—	3,827	—	165	—
60	4,435	24.4	5,271	37.7	232	40.9
61	5,004 (クーリエ 91% S P 9%)	12.8	6,132 (クーリエ 73% S P 27%)	16.3	269	16.0
62	5,509 (クーリエ 91% S P 9%)	10.1	7,589 (クーリエ 73% S P 27%)	23.8	319	18.6
63	6,993 (クーリエ 87% S P 13%)	26.9	10,605 (クーリエ 56% S P 44%)	39.7	399	25.1
平成元	8,627 (クーリエ 83% S P 17%)	23.4	13,881 (クーリエ 46% S P 54%)	30.9	453	13.5

(資料：運輸省貨物流通局，I A Aによる)

が年々上廻っており、国際宅配便の1件当り重量が次第に重くなってきている傾向を示している。なお、売上高も年々拡大してきており、元年度は453億円（対前年比13.5%増）となっている。国際宅配便市場は急速に拡大してきており、このような増大傾向は今後も当分続くものと予想される。

国際宅配便の輸送先を地域別にみると、クーリエの場合、件数で北米向けが全体の27%、欧州向22%、東南アジア向け37%となっており、これらの3地域で86%を占めている。重量でもほぼ同様な傾向となっている。またSPの場合、やはり上記3地域向けが多いが、特に北米向けが件数で36%、重量で38%を占めており、比重の高いものとなっている。

国際宅配便の利用状況について、利用者別にみると、クーリエにおいては製造業が42%、商社30%となっており、SPにおいては製造業が61%、商社17%となっている。このように製造業の利用率が高いのは、急を要する機械部品や商品見本などの輸送に国際宅配便が良く利用されていることを示しており、また商社の利用が多いのは、国際取引での国際ネットワーク間の書類や商品見本などの輸送が多いことを反映しているものと思われる。なお、国際宅配便の利用は、企業関係が主であるが、個人・消費者の利用も増加傾向にあり、今後、国際産直などの普及につれて活発化していくものと思われる。

国際宅配便を利用している貨物の種類は、クーリエ・サービスにおいては、船積書類、契約書、仕様書、社内業務書類が代表的なものとなっており、SPサービスにおいては、メーカーや商社等の商品サンプルが多く、次いで急を要する機械部品、印刷物、磁気テープなどとなっている。総体的にみて、急送品や確実な時間に届ける要のあるもの、付加価値が高く運賃負担力のある品物が、国際宅配便を利用している主な貨物となっている。

(3) 国際宅配便のサービス内容と制度

国際宅配便は、航空機と自動車の組合せによる国際間にわたるドア・ツー・ドア・サービスである。その輸送形態は、航空機利用方式などから次の4種に分類される。

④ 自社混載型

利用航空運送事業者によって行われる国際宅配便サービスである。この場合、宅配便貨物は、その業者の利用航空運送事業としての混載貨物のシステムに乗せて取り扱われることになる。なお、通常の混載貨物の場合とは別に、国際宅配便に適用する通し運賃が定められており、また運送書類についても宅配便独自の「申込書」または「送り状」を使用するようになっている。

⑤ 他社混載型

これは、固有の国際宅配便業者が利用航空運送事業者の混載貨物のネットワークを利用して行う輸送サービスである。いわゆる「利用の利用業者による輸送」である。この場合、宅配便業者と利用航空運送事業者との間に別の運送状が作成される。すなわち、固有の国

流通問題研究

際宅配便業者は、個々の貨物にマニフェストを添付した梱包を利用航空運送事業者に渡し、自己を荷送人、仕向地の提携業者を荷受人とする運送状を作成する。なお、固有の約款を制定しており、それに基づきサービスを行っている。

㊤自社一貫輸送型

これは、「フォワーダー・キャリア」と呼ばれる米国の大手国際宅配便業者によって行われる輸送方式である。すなわち、集荷した国際宅配便貨物をまとめて自社機で輸送し、着地で配達するという自社一貫輸送方式のものである。

㊤オンボード型

国際宅配便業者が引き受けた書類などを、旅客手荷物として航空会社に託送する方法、すなわちオンボード・クーリエ（OBC）により輸送するものである。この OBC は各国のクーリエに関する簡易通関制度（旅具通関）を利用して行われるもので、ロンドン、ニューヨーク、シドニー、アムステルダムなどの各国主要空港では OBC 専用の通関仕分け施設が設けられており、迅速処理のための便宜がはかられている。わが国でも昭和62年7月1日から「オンボード・クーリエ貨物取扱要領」に基づき OBC について旅具通関が認められることになり、旅具通関扱い貨物については、貨物のチェックイン前に明細書等を税関出国カウンターへ提示することで処理されることになった。なお、OBC サービスを行うにあたっては、旅客の手配と空港における貨物の受渡業務が必要であるが、これらの業務を請け負っている専門業者として IBC, INFLIGHT などがあり、OBC はこれらの専門業者を利用して行われる場合も多い。

次に、国際宅配便の輸送手順についてみると、通常、SP の場合は、ほぼ混載貨物と同様で、前日または当日に集貨され、所定の時間（12時頃）までに原木 TACT に搬入のうえ、通関手続を完了し、仕向地別にまとめられて当日夕刻の貨物便で発送される。また、クーリエの場合は、発送当日の午前中に貨物（書類）を集貨し、国際空港に搬入し通関後、その日の午後の旅客便（オンボード・クーリエの場合）または貨物便により発送される。なお、これらの貨物は、クーリエ・SP とも、一見して他の宅配便貨物と判別できるように固有の送り状（consignment note）が添付され、マニフェストと共に最終空港ごとの梱包にまとめられ、混載貨物と一緒に、あるいは仕向地の拠点空港ごとに再集約されて、航空会社に託送されることになる。

仕向地までの所要日数についてみると、一般に、クーリエの方が SP に比し簡易通関制度の利点などもあり短いものとなっている。特にオンボード・クーリエの場合は短く、おおむね発送の翌日には米国や欧州の主要都市の荷受人に届けられるのが通常となっている。仕向地までの所要日数は、業者によって、またそのサービス・レベルによって異なるが、仕向地別の平均的な所要日数は、ほぼ次のとおりとなっている。

〈仕向地〉	〈クーリエ〉	〈SP〉
米国	1～3日	2～5日
欧州	2～4日	3～5日
東南アジア	1～3日	2～5日
中南米	2～4日	4～6日
オセアニア	2～5日	2～5日
中近東、アフリカ等	3～5日	4～7日

また、運賃についてみると、航空運賃、地上集配料金、通関料などを包含した一貫運賃となっている。運賃の仕組みは、クーリエ、SPとも最低重量を設定し、一定重量ごとに一定運賃を加算する方式となっている。その額は各社によって異なるが、たとえば米国向けについてみると、クーリエの場合、500gを最低重量としているものが多く、最低運賃は1,500円～4,000円、500gごとに1,500円～2,000円を加算するなどが多いものとなっている。またSPの場合、3kg前後を最低重量としているものが多く、最低運賃を12,000円～20,000円とし、1kgごとに1,000円～10,000円を加算するなどとなっている。

なお、国際宅配便業者は、運送状裏面に記載してある運送約款に基づき運送を引受けている。その一般的な約款の主な事項は、①クーリエ・SPを対象貨物として輸送するものである、②自己の定めた輸送方式、手続、輸送ルートで貨物の取扱、運送、保管をなす、③事業者の過失に基づく損害についてのみ責任を負う、④貨物の直接損害のみ運送責任を負い、間接損害については負わない、⑤貨物1件についての最高責任限度額を設定している、などとなっている。

また、運賃その他の制度面に関して、運輸省は、国際宅配便の急速な発展と、米國小口貨物航空会社の日本乗り入れなどに対処するため、昭和61年にCo-Loading（共同積荷；複数以上の混載業者が集貨貨物をまとめて1口の貨物とし、航空運賃の高重量段階の低レート適用により、差益を大きくし、それを各社で配分する目的のもの）を認める方針を発表し、それによる「運輸に関する協定」を認可している。さらに、昭和62年8月には、国際宅配便についての基準として、①現利用航空運送事業者から申請があれば、現国際利用航空運送事業の運賃と別建の国際宅配便運賃を認可する、②利用航空運送事業の免許を有しない事業者に対し、申請によって国際宅配便の限定免許を与える、ことを定めている。これにより国際宅配便独自の運賃が設立可能となり、また、国際宅配便事業を行っている「利用の利用業者」も、国際宅配便限定免許（国際宅配便のみに限定された利用航空運送事業の免許）を得ることが可能となっている。

ところで、その後、規制緩和策の一環として、平成元年12月に貨物運送取扱事業法が制定され、平成2年12月より実施されることになり、国際宅配便事業も利用運送事業として、その適用を受けることになった。すなわち、利用運送事業は、その種別ごとの運輸大臣の

許可制となり、運賃及び料金は、事業者の創意工夫による多様かつ弾力的な設定を可能にするために事前届出制となった。また、事業者は利用運送約款を定め運輸大臣の認可を受けなければならないものとなった。しかし、この利用運送約款は、運輸大臣が定め公示した標準利用運送約款と同様のものを定める場合には特に認可を要しないものとなっている。

さらに、利用の利用運送事業（国際宅配便事業）については、下記のような処理基準が運輸省の物流新法運用に関する通達として発表されている。

① 航空輸送との接続の適切性

- ① 航空貨物輸送の利用の効率の向上に資するものと認められる事業運営体制等を整備しているものであること。
- ② IATA 代理店又は国際利用航空運送事業者の集荷代理店として2年程度以上の経験を有するものであること。なお、2年程度以上の経験を有しない場合には、貨物取扱能力、組織体制等からみてこれと同等以上のものであると認められること。
- ③ 国際利用航空輸送事業者との提携関係（利用の利用関係）が協定書又は契約書により確認されること。

② 事業計画の適切性

- ① 事業収支見積り——事業収支見積りは、収入が取扱貨物の推定輸送量に見合うものであり、支出が事業計画に対し適切なものであること。また適正な利益が計上されていること。国際宅配便事業として健全な経営が確保できる水準の貨物の取扱いが可能と認められること。（概ね年間輸出9千件程度の貨物量があること又はこれと同等程度の健全経営が達せられるものと認められること。）
- ② 事業内容の一般性及び明確性——広く一般の需要に応ずるに足る事業内容となっていること。ドア・ツー・ドア・サービスに通し運賃を設定した商品に特別の名称を付与して利用者に提示するという事業体制となっており、利用者との関係からみて事業内容が明確なものとなっていること。
- ③ 集配体制——一般利用運送事業の基準と同じ。
- ④ 仕分体制——一般利用運送事業の基準と同じ。

③ 資力信用

一般利用運送事業の基準と同じ。ただし、純資産の額は300万円以上とする。

- ④ なお、上述の処理基準は、利用の利用運送事業（国際宅配便事業）を主たる事業として行う場合に適用されるものであり、国内航空に係る利用運送事業等の事業と一体として利用の利用運送事業を行う場合には、上述の基準を緩和して処理することとする。

5. 国際宅配便の課題と展望

(1) 国際宅配便と国際産直

国際宅配便の利用は企業が主で、個人の利用はまだ少い状況であるが、今後、国際産直などにより、その増大をはかることが、個人輸入の増加傾向などとの関連において、大きな課題となっている。国際産直は、国内消費者が直接、外国の生産者や販売業者から商品を購入するもので、運輸省では、輸入増加と国際宅配便の利用増大を促進するため、国際宅配便を利用した個人輸入システムとしての「国際産直システム」を構築し推進すべきことを関係事業者に提唱し、その進展をはかってきている。

この「国際産直システム」は、国際宅配便事業者と大手デパート等流通業者がタイアップして、個人輸入の手続をすべて代行し、海外の商品を国際宅配便によりドア・ツー・ドアのサービスで届けるというシステムである。これにより個人輸入が安全確実、迅速、簡単に行えるものとなっている。この「国際産直システム」により、最初にサービスを開始したのは、昭和62年3月で、日本通運と西武百貨店とが組んで西武の池袋店と渋谷店及び大阪高槻店に「外国産直情報センター〈輸入屋〉」を開設している。その各店舗には約800種のカatalogを置いており、月間20～30件が成約され、主な取扱品目は衣料、女性肌着、アクセサリ、釣具などの趣味用品などで、一般に高級品が多いものとなっている。

次いで昭和62年5月からは、近鉄航空と近鉄百貨店グループが近鉄百貨店の大阪阿倍野店、上本町店及び東京吉祥寺店に「外国産直情報センター〈バルーンコーナー〉」を開設してサービスを開始している。主な取扱商品はアウトドア用品、バッグ、陶磁器、洋服、ベビー用品などとなっている。このほか、近鉄航空では会員制の国際産直企画も定期的実施している。

また、同年11月からは、富士重工・日通グループがスバルワールドトレーディングとして、全国265ヶ所のスバル営業所に約20種のカatalogを備えてサービスを開始している。

この「国際産直システム」では、外国語で行わなければならない発注手続や煩雑な通関手続などをすべて事業者が代行して実施することになるので、簡単・便利なものとなっている。また、国際宅配便で輸送されるので、比較的短期間で商品が入手でき、さらに事業者の海外営業所が現地で種々支援するので、安全・確実性の高いものとなっている。しかし、カatalog購入にともなう色々なトラブルも多い模様である。「国際産直システム」は消費者需要の多様化、高度化を背景に、個人輸入を対策として、国際宅配便による合理的国際流通方式として普及しつつあるが、今後、その一象の充実拡大をはかることが課題となっている。

(2) 国際ビジネス郵便との競合

民間の国際宅配便の急成長に対処して、郵政省でも国際ビジネス郵便の取扱増に力をいれてきている。この国際ビジネス郵便は、企業の業務用書類などを対象として特急便で、通常の航空郵便物より速く配達され、また差出日に到達予定日がわかることなどから、最近、取扱が急速に伸びてきている。特に、昭和62年にその取扱対象が国際小包と同一にまで拡大され、料金の値下げや割引が実施されてからは、本格化してきている。その取扱件数の推移をみると、図1に示すとおりで、昭和62年度以降、年々約70～100%の著増となっており、平成元年度には192万件の実績となっている。

国際ビジネス郵便は、全国約1,900局

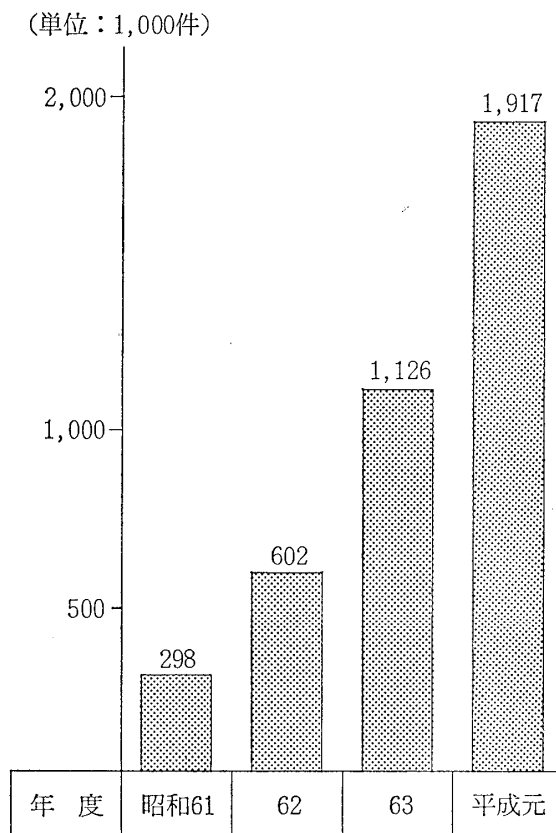
の郵便局で取扱つかわれており、取扱対象国は71カ国（平成元年）となっている。その利用者の大部分が企業単位で、ほぼ限定された時間に集荷がなされている。民間の国際宅配便の随時集荷のサービスに比べて、機動性に欠ける面もあるが、低廉な料金面が荷主への魅力となっている。

サービス面についても、昭和63年から貨物追跡システムを導入しており、米国、カナダ、フランスの3国向けについては、貨物トレースが可能なものとなっている。なお、欧州や極東・東南アジア向けについても平成2年に貨物トレースが可能となるよう、サービス対象国の拡大をはかっている。このように、国際ビジネス郵便は、その低廉な料金面に加えて、民間なみのサービス水準に近づくべく力を入れており、今後、民間の国際宅配便に大きな影響をあたえるものと予想される。

(3) 業務提携の進展と業界の動向

昭和63年6月のフェデラル・エクスプレス社の日本乗入れは、国際宅配便業に大きな影響を及ぼしてきている。同社は米国で強大なネットワークを持つ航空宅配便業者であるが、自ら航空機を所有運航し、航空輸送から集荷配達まで自社で一貫した輸送サービスを行っている。これは「フォワード・キャリア」と呼ばれるもので、日本ではこれまで存在し

図1. 国際ビジネス郵便の推移



なかった航空輸送の営業形態のものである。同社はさらにその後、昭和63年12月にフライング・タイガー社を買収し、平成元年8月からニュー・フェデラルとして、国際宅配便に加え一般航空貨物の輸送サービスも開始している。このようなことから、同社の日本乗入れやその営業形態は、日本の国際宅配便業におけるネットワーク拡大や事業基盤強化などの必要性を強めており、そのための海外有力宅配便業者などとの業務提携や、事業に対する規制緩和の実施などを促進する大きな要因となってきた。

これらに関し、主な国際宅配便業者の概況や規制緩和の経緯などについては、既に述べたとおりであるが、そのほかに最近、業務提携などによる事業基盤やサービス体制の充実強化が急速に進展しつつある。その主なものについてみると、次のとおりである。すなわち、三井物産とトナミ運輸は合併でパンサー・エクスプレス・インターナショナル(株)を設立し、昭和60年7月より営業を開始していたが、その業務を拡充するため、米国大手業者エアボーン・フレイト社と提携して、エアボーン・エクスプレス社(資本金2億円、三井物産、エアボーン各40%、トナミ20%出資)を平成2年1月に設立し、営業の積極化を進めている。また、西濃運輸はXPインターナショナル(オランダ)、ヘルムート・デルハイ(独)、TNT(豪)の各社と業務提携し、福山通運は近鉄エクスプレス及びTNTスカイパックと提携して業務を行っている。なお、昭和63年にフェデラル・エクスプレス社との提携を解消した佐川急便グループは、平成2年にDHLジャパンと業務提携をはじめている。

さらに、平成3年2月には、フットワーク・エクスプレス(株)がIATA貨物代理店日本エモ・トランス(株)を買収(発行済み株式の55%を取得)し、社名をフットワークネットインターナショナル(株)と変更して、国際航空貨物事業に進出している。日本エモ・トランスは昭和57年にドイツのエモ・トランス社と中島氏(日本エモ・トランス社長)との提携により設立されており、IATA代理店、国際利用航空運送事業、通関業などの業務を行っていたが、昭和60年に独エモ・トランス社が経営理念の相違などで資本から手を引いている事情にあった。今回のフットワークの買収で、フットワークネットインターナショナル(株)として、従来の業務を強化するとともに、国際宅配便においては、フットワークの集配能力を加えることにより、営業の拡大をはかっている。

ところで、国際宅配便は、企業関係の利用が大部分を示めているが、最近は個人利用も増え、世界的規模で拡大発展しつつある。今後はさらに、国際産直の推進や、海外旅行者の小荷物、レジャー用品及び国際会議関係書類などの増加などから、その需要も増大していくことが予想される。これらの需要獲得をめぐる、規制緩和の進展とともに、国際宅配便業界は価格面、サービス面における本格的競争時代を迎えつつあると言えよう。

6. おわりに

米国において開発され発達してきた国際宅配便は、企業や個人の書類・小口貨物などの国際輸送需要、いわゆる国際消費者物流を主な対象とする輸送システムとして、今や、わが国における物流合理化と規制緩和の先導者の役割を果しており、物流業界の近代化に大きな影響を及ぼしつつある。

今後、貿易商品の多品種化、小量化、高付加価値化、短ライフサイクル化をはじめ、国内消費需要の高度化、多様化、細分化などの傾向の進展にともない、国際宅配便は、国際産直やジャスト・イン・タイムの生産販売方式に対応する輸送システムとして、国際経済社会の発展にますます寄与していくものと思われる。